

Title (en)  
Roll-over protection device for motor vehicles

Title (de)  
Überroll-Schutzsystem für Kraftfahrzeuge

Title (fr)  
Dispositif à arceau de sécurité pour véhicules

Publication  
**EP 1057696 A2 20001206 (DE)**

Application  
**EP 00110419 A 20000516**

Priority  
DE 19925520 A 19990604

Abstract (en)  
[origin: DE19925520C1] The system has an outer guide body (1) for fixed attachment to the vehicle, an inner roll body (2) movably mounted in the vehicle, an unlockable lock element (8) for involuntary retraction of the body with a first locking element attached to the vehicle and a second locking element (9) releasably attached to the roll body. An actuator (5) activated in the event of an accident is mounted on a cross-member (4) movable in the guide body and has a trigger system (6) reversibly connected to a locking body mounted on the roll body. The roll body has a rapid drive relative to the cross-member, which has a continuous drive arrangement containing an electric motor and gearbox. A cam (15a) coupled to the cross-member movably wrt. the roll body interacts with the second locking element so that the locking arrangement is blocked for continuous deployment of the roll body.

Abstract (de)  
Derartige Überroll-Schutzsysteme, die typischerweise je einem Fahrzeugsitz zugeordnet sind, sollen insbesondere Insassen eines Cabriolet im Überschlagfall schützen. Sie weisen typischerweise einen entsprechend stabilen Überrollkörper (2) auf, über den das Cabriolet im Überschlagfall abrollt, und der in einer Kassette (1) geführt ist, aus der er mittels eines Schnellantriebes (3) in die Überrollstellung verfahrbar, ist in der er durch eine Verriegelungsanordnung (8,9) gegen ein Wiedereindrücken verklint ist. Es sind dabei Systeme bekannt, bei denen sich der Überrollkörper (2) mittels eines Komfortantriebes (12) bei entsperrter Verriegelung und entkoppelt vom Schnellantrieb (3) kontinuierlich verstellen läßt, wobei der Schnellantrieb aus jeder Stellung heraus aktivierbar sein muß. Ist der Überrollkörper (2) durch diesen Komfortantrieb (12) in seine oberste Stellung gefahren worden, so verlangen Sicherheitsgründe sein Verriegeln in dieser Position. Um einen zweiten Antrieb für das Entsperrn und das Verriegeln der Verriegelungsanordnung (8,9) zu vermeiden, sieht die Erfindung für diese Maßnahmen eine Zwangssteuerung durch eine mit der Verfahrbewegung gekoppelte Steuernocke (15 a) vor. <IMAGE>

IPC 1-7  
**B60R 21/13**

IPC 8 full level  
**B60R 21/13** (2006.01)

CPC (source: EP)  
**B60R 21/13** (2013.01); **B60R 2021/135** (2013.01)

Citation (applicant)  
• DE 3927265 A1 19910221 - TEVES GMBH CO OHG ALFRED [DE]  
• DE 3922509 A1 19910117 - DAIMLER BENZ AG [DE]

Cited by  
DE202004004615U1; EP2384939A1

Designated contracting state (EPC)  
DE ES FR GB IT SE

DOCDB simple family (publication)  
**DE 19925520 C1 20000713**; DE 50008563 D1 20041216; EP 1057696 A2 20001206; EP 1057696 A3 20030820; EP 1057696 B1 20041110; ES 2231072 T3 20050516

DOCDB simple family (application)  
**DE 19925520 A 19990604**; DE 50008563 T 20000516; EP 00110419 A 20000516; ES 00110419 T 20000516